

Yamaha OX99-11 1992

NEVS-brevet	fredag 6 september
Föregående	onsdag 4 september

ALLT OM BILAR

1. Ny superbil av Koenigsegg – byggs bara i 11 exemplar

Av Anders JS Nilsson Publicerad 30 aug 2019 13:00

Koenigsegg kan vara på gång med en ny, väldigt exklusiv modell som enligt uppgifter enbart produceras i 11 exemplar. Toppfarten på den nya bilen sägs vara över 505 km/h.



Får den exklusiva modellen en toppfart på 505 km/h? Bild på Koenigsegg Jesko.

På bilsalongen i Genéve tidigare i år presenterades Koenigsegg den nya modellen Jesko. Enligt uppgifter till TheSupercarBlog.com kan den svenska biltillverkaren vara på gång med en extremt exklusiv modell. För en tid sedan fick utvalda kunder en VR-presentation av den nya superbilen och endast 11 exemplar av modellen kommer att bli producerade.

Det är ännu oklart om modellen baseras på Koenigsegg Jesko eller Regera. Det finns heller inte någon information om drivlinan, men antagligen kommer en dubbelturboladdad V8 att användas. Om ett hybridsystem inkluderas eller ej är också oklart.

Ett potentiellt namn på modellen som nämns är Koenigsegg Jesko 300.

LÄS MER: **Här är svenska Koenigseggs nya superbil**

Toppfart på 505 km/h?

Källor till sajten berättar även att den exklusiva modellen kommer vara kraftfullare än standardversionen av Koenigsegg Jesko. Toppfarten sägs vara över 300 mph, kanske till och med 314 mph (505 km/h).

Standardversionen av Koenigsegg Jesko ersätter modellen Agera. Den har en 5-liters dubbelturboladdad V8 och producerar 1280 hästkrafter när den körs på bensin, men hela 1625 hästar om den körs på etanol.

LÄS ÄVEN: **Koenigsegg slutar bygga världens snabbaste bil**



2. Elbilen från Trollhättan rensar luften med mossa

Redaktören bytbil 2019-08-30

Första bilderna på inredningen i Sono Sion

Tyska elbilsmärket Sono Motors visar nu upp interiören i sin nya elbil Sion. Mest udda: Mossa i instrumentpanelen renar luften i bilen som ska tillverkas i Trollhättan. Bilen har 248 solceller på karossen som laddar batteriet.

Före sommaren fick BytBil och Blocket provköra en prototyp av elbilen Sono Sion. Även om det var långt ifrån någon färdigutvecklat produktionsbil så var den trevlig att köra och kändes överraskande färdig. Om bara något år är det tänkt att de första exemplaren ska rulla ut från Saabs gamla fabrik i Trollhättan.

Nu tar Sono nästa steg och visar upp bilder på den färdigutvecklade interiören i Sion. Och det handlar inte om något lyxbygge. Minimalistiskt och funktionellt är ledorden, allt onödigt är avskalat och insmickrande detaljer saknas helt, ja, sånär som på mossan då. Bilen har nämligen en instrumentpanel fylld av mossa som ska rena luften från avgaser och partiklar. Mossan kan filtrera bort 20% partiklar ur luften medan den reglerar temperaturen och fuktigheten även fast den är konserverad och behandlad, enligt Sono Motors. Du kan alltså inte stanna i närmsta skog för att byta luftfilter, men Sonos har ännu inte angett något bytesintervall.



I övrigt är interiören ganska plastig och instrumenteringen består på Teslamanér av två skärmar, även om de på Sion är betydligt mindre. Men så är även prislappen, det talas om 270 000 kr när bilen börjar säljas.

Den mest unika detaljen förutom mossan är att bilen har 248 solceller på karossen som ska kunna ladda 34 kilometers räckvidd under soliga dagar. Totalt har bilen en räckvidd på 250 km med fulladdat batteri.

Sono Sion har inte direkt några racingprestanda, den har en toppfart på 140 km/h och gör 0-100 km/h på nio sekunder. Men vem behöver egentligen mer?

Enligt Sono ska produktionen av Sion dra i gång redan nästa år i Nevs fabrik i Trollhättan, där Saab tillverkades tidigare.

Sono Motors. Bilen görs med endast förnyelsebar energi. Redan i dag finns över 10 000 förhandsbokningar av bilen.

Relaterade artiklar



Provkörd: Elbilen som ska byggas i Saab-fabriken



Saabs ingenjörer bakom Jaguars elbil



Lucka 19: Dagen då Saab försvann



Volvo-bossen: 50% elbilar redan 2025

NyTeknik

3. Northvolt: Vi vill bygga ytterligare 4-5 jättefabriker

Felix Björklund 2019-08-31 06:11

Efter Skellefteå siktar Northvolt mot att bygga flera fabriker.



Illustration av Northvolts kommande batterifabriken i Skellefteå.

Företaget siktar på att ha en femtedel av marknaden för elbilsbatterier i Europa. Det innebär att fyra eller fem fabriker ska byggas av samma storlek som den i Skellefteå.



"Vi siktar på 20 procents marknadsandel i Europa", säger Peter Carlsson.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Volvo V90 facelift – första bilderna

Mattias Rabe

28 augusti 2019

Volvo är igång med att uppdatera 90-serien som nu är fem år gammal. XC90 har redan justerats, nu är turen kommen till V90 (och S90). Här har du första bilderna som visar förändringarna.



Volvo V90 presenterades online i februari 2016, ett par månader efter sedanmodellen S90:s entré. Den publika debuten ägde rum på bilsalongen i Genève månaden därpå medan Volvos återförsäljare fick V90 först i vid skiftet augusti/september samma år. Med andra ord har V90 mer eller mindre exakt haft tre år ute på vägarna i allmänhetens händer, och nu är det dags för en uppdatering – facelift som det internationellt kallas.

Vad kommer uppdateringen av V90 – och syskonmodellen S90 – att innebära? Tack vare purfärska spionbilder tagna nere i Centraleuropa kan vi redan i dag peka ut förändringarna som visuellt måste betecknas som väldigt små. När 90-seriens suv-alternativ, det vill säga XC90, uppdaterades tidigare i år var det många som menade att man inte ser någon skillnad på hur modellen tidigare såg ut. V90 och S90 går alltså samma väg.

Den svarta V90 vi ser på bilderna ser till en början ut som en helt vanlig V90 Inscription med Momentum-grill och 18-tums 5-Triple Spoke Black Diamond Cut-fälgar (som är en Momentum-fälg). Men synar man bilen på lite närmare håll märks maskering över utvalda detaljer, något som får oss att vilja granska dessa detaljers utformning.



Så lätt maskerad att det är lätt att ta den för en vanlig svensk familjebil som är ute på semester i Europa.

I fronten ser vi att spoilern har en rak utformning till skillnad mot hur det ser ut i dag. Det skulle kunna vara ett maskeringstrick, men vi tror inte det med tanke på hur enkel maskering i övrigt är. Inläggen i fronten, det vill säga de båda ”luftintagen” under strålkastarna, har en annan yttre form. Under maskeringen ser vi svagt att vecken påminner hur det ser ut på V90 R-Designi dag. Det är dock inte en R-Design vi ser på bilderna. Dimljusen ser ut att antingen ha flyttat på sig (till de R-Design-inspirerade inläggen vi nämnde) eller försvunnit helt. Alternativet är att vi tittar på en modellversion utan dimljus, det vill säga en instegsmodell eller en laddhybrid.

Tittar vi på bilen bakifrån noterar vi framför allt att bakljusen är maskerade, dock bara de delar som sitter på själva bakluckan. Därmed misstänker vi att grafiken i dessa har justerats en aning. Vad gäller denna maskering ser vi också ett horisontellt veck som vi inte känner igen. Denna del av bakljusen är i dag slät.

Volvo har även maskerat stötfångarens nedre del, det vill säga ändrören samt det inlägg som löper mellan dem. Det är svårt att skönja några förändringar då det lilla vi ser genom maskeringen mer eller mindre ser likadant ut som på en V90 Inscription. Möjligtvis handlar det att en kromlist har utökats, tillkommit eller försvunnit.

Om de synliga utvecklingarna är små är de icke synliga desto större. V90, och så klart S90, kommer att få ta del av samma tekniska uppdateringar som XC90. Största förändringen är så klart att mildhybridtekniken tar plats i kombin och sedanen, det vill säga drivlinor som betecknas med ett B och inte med D eller T. B5-versionen ska kunna kombineras med bensin- och dieselmotor medan B6 endast med bensin och B4 med enbart diesel.

Enligt Volvo ska mildhybridtekniken kunna pressa ned förbrukningssiffrorna med upp till 15 procent.

Andra nyheter i samband med uppdateringen av V90 och S90 är fler och förbättrade förarassisterande system, exempelvis Oncoming Lane Mitigation, samt senaste Sensus-systemet med full integration av Android Auto.

Räkna inte med att Volvo presenterar uppdaterade V90 och S90 förrän under 2020 med tanke på att modellerna kom ut på vägarna så pass mycket senare än XC90 som alltså alldeles nyligen har uppdaterats. Med andra ord kommer du att få vänta till årsmodell 2021 för att få ta del av förändringarna.

Spionbilder på Volvo V90 facelift
15 bilder



5. Kvalitetsproblem hos Mercedes – tusentals bilar måste byggas om

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-08-30, 16:37

Tar upp en hel landingsbana vid en flygplats i Tyskland.



FILM: ***https://youtu.be/WHXKH9Pox2c***

Mercedes har flera viktiga suv-modeller på väg ut, inte minst den helt nya generationen av BMW X5-utmanaren GLE och den ännu lyxigare Range Rover-utmanaren GLS.

Men nu har Mercedes stött på problem. Tusentals bilar står just nu på en 2,5 kilometer lång landningsbana i Tyskland. Bilarna är färdigbyggda men kan ännu inte levereras, enligt insider-källor på grund av kvalitetsproblem. Förutom GLE och GLS är även Mercedes S-klass, E-klass och CLS drabbade.

Bilarna byggs i amerikanska Tuscaloosa men Mercedes har upptäckt problem med komponenterna från två underleverantörer som inte möter kvalitetskraven. Bilarna ska byggas om i en fabrik i Bremen.

Mercedes officiella uttalande låter så här:

"Tillsammans med våra befintliga och nya leverantörer har vi vidtagit åtgärder för att möta utmaningarna. Vi jobbar hårt för att våra kunder kan ta emot sina nya bilar så snart som möjligt."



Efter produktionsrusningen: Nästan 9 av 10 Tesla Model 3 behövde åtgärdas i fabriken



6. Tesla skruvar upp laddhastigheten – nu 150 kW

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-08-30, 08:57

Kan också förvärma batteripaketet för att kapa laddtiden.



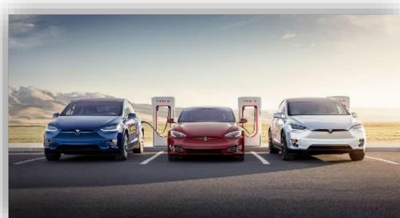
För att snabba upp laddningen i Teslas Superchargers skruvas nu laddhastigheten upp till 150 kW.

Teslaägarna kan se på kartan i bilens infotainmentsystem vilka laddare som uppgraderats för att klara den högre laddhastigheten.

Alla nya Model S- och Model X-bilar samt Model 3 Long Range och Performance kommer kunna ta del av den snabbare laddningen.

Den här ändringen gäller för andra generationen av Teslas Superchargers. Tredje generationen håller på att rullas ut och den möjliggör snabbladdning med 250 kW för Model 3 och 200 kW för Model S och Model X.

En annan nyhet som infördes tidigare i år är att batteriet kan värmas upp i förväg när Tesla-ägaren är på väg till Superchargern. Kravet är att navigationssystemet är inställt på att åka till eller via en Superchargerladdare. När batteriet förvärms tar det lättare emot laddning och enligt Tesla kan det kapa laddtiden med 25 procent.



Tesla höjer priset på sina Superchargers – och smekmånaden försvinner

Feber

7. Ladda elbil på bara sex minuter

Av Bobby Green 2019-08-30 kl 13:40

Nytt batteri-genombrott från brittisk startup



Enligt den brittiska startupen Echion Technologies kan lösningen för att ladda elbilar supersnabbt komma redan nästa år. De säger sig ha gjort ett batteri-genombrott som skulle kunna få ned tiden att ladda fullt till bara sex minuter. Det man har gjort är att ersätta grafiten i litiumjonbatteri-celler men man säger inte med vad för tillfället.

”MASKINÖVERSATT”

"Echion Technologies erbjuder en unik plattform för batterimaterial och komposit tillverkning i pilot skalor. Våra material sedan helt enkelt "drop in" till befintliga batteritillverkning infrastruktur utan kapitalkostnad. Detta ger ett lågt hinder för marknadsinträde och snabb Kundåtkomst för våra batterimaterial. Vi arbetar med metoder för att göra pulver som är skalbara och där 1 000 ton kan göras ganska lätt i fabriker. Vi har en prototyp nu, och går mot kommersialisering i början av nästa år. Testerna måste godkännas i förväg. "

När Echion kan få ut något på marknaden återstår att se.

via Autoevolutionechiontech.com +

NyTeknik

8. Deras nya elbil ska klara 160 mil på en laddning

John Edgren

2019-08-30 10:30

Det ursprungliga konceptet floppade, men nu har trehjulingen väckts till liv igen. Med räckvidden 160 mil på en laddning sägs nya Aptera vara världens mest effektiva elbil.



Trehjulingen som utvecklades av Accelerated Composites kallades världens mest effektiva bil. Den hann inte slå igenom innan bolaget likviderades 2011. Men entreprenörerna Steve Fambro, Chris Anthony och Steve Johnson tror uppenbarligen att konsumenterna vill ha en effektiv, tvåsitsig elbil. I år drog de igång sitt nya bolag Aptera Motors, döpt efter den ursprungliga modellen.

Planen är ett erbjuda en rad olika batteripack, från 40 till 100 kilowattimmar. Det största ska ge deras nya Aptera en räckvidd på otroliga 1 600 kilometer. 160 mil kan ställas mot de cirka 60 mil som levereras av dagens vassaste elbilar. Den strömlinjeformade trehjulingen använder mindre än 100 Wh per mile – att jämföra med Teslas Model 3 vars Standard Range Plus-version gör av med 250 Wh per mile, enligt det amerikanska systemet U.S. EPA.

Bakom räckvidden ligger en lätt konstruktion och ett lågt luftmotstånd. Med ett batteripack på 60 kilowattimmar kommer farkosten att väga cirka 800 kilo, vilket är ungefär hälften av en Nissan Leaf med samma batteripack. Och den japanska tillverkarens fyrsitsiga modell har en effektivitet som bara ligger på en tredjedel av Apteran.



Starkare än något annat fordon – upp till bevis

Chassit är en sandwichkonstruktion av plastkomposit som ger en mycket lägre tillverkningskostnad än att pressa delar i stål och aluminium. Bolaget hävdar samtidigt att deras kompositmaterial gör konstruktionen starkare än något annat fordon på vägarna i dag. Så fort deras första prototyp är färdig ska den genomgå fullödiga krocktester, och då är det upp till bevis.

Med dagens metoder för beräkningar inom vätskedynamik kan designteamet på 2–3 timmar köra simuleringar som skulle ha tagit fyra dagar när den ursprungliga Apteran utvecklades 2009. Designmässigt finns inga spår av den gamla bilens former i den nya versionen.

Läs mer: Här är allt vi vet om Volvos första elbil XC40

Navmotorerna på 50 kilowatt, 67 hästkrafter, levereras av ett östeuropeiskt företag. Motorerna kommer eventuellt bara att driva på framhjulen även om den första prototypen förmodligen också får en motor i bakhjulet. De tre kommer då att ge modellen en samlad kraft på 150 kilowatt.

Batteripacket sitter i golvet och vinklas upp bakom föraren där fordonet smalnar av mot bakhjulet. Vätskekylningen kommer dock inte att använda de kylare och pumpar som är brukligt. Aptera har en hemlig lösning där kylningen sker via karossens yta. Det rapporterar IEEE Spectrum.

RELATERADE ARTIKLAR

Porsches elbil slår nytt räckviddsrekord

Nu öppnar Polestar sin första fabrik

Lotus nya elbil får 2 000 hästkrafter

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Nytt avtal för Toyota och Suzuki närmare varandra

Mattias Rabe 29 augusti 2019

De japanska biltillverkarna Toyota och Suzuki meddelar att de har ingått en ny ekonomisk allians med sikte på ett långt partnerskap inom flera områden, bland annat självkörande bilar.



Toyota Motor Corporation och Suzuki Motor Corporation är ingen ny kombination. De båda japanska biltillverkarna började prata samarbete med varandra för över tre år sedan och under 2017 blev snacket mer konkret om vilka områden samarbetet ska inkludera. I fjol nåddes vi av informationen att Toyota och Suzuki i ett första gemensamt projekt ska bygga en budgetbil för tredje världen och i mars i år blev samverkandet mellan de båda ännu tydligare – gemensam produktutveckling med Toyotas hybridteknik i fokus tillsammans med Suzukis starkaste område, nämligen mindre bilar.

Nu meddelar Toyota och Suzuki att de har skrivit ett nytt avtal som ska föra företagen ännu närmare varandra. Detta för att stå bättre rustade inför vad framtiden har att komma med i form av exempelvis miljömässiga direktiv och teknikutveckling. Ett samarbetsområde som lyfts fram är självkörande, så kallade autonoma, bilar.

De båda företagen poängterar samtidigt att, trots det fördjupade samarbetet, konkurrensen mellan dem ska finnas kvar.

Toyota och Suzuki kommer dessutom att bli delägare i varandra. För motsvarande 8,8 miljarder kronor köper Toyota 24 miljoner stamaktier i Suzuki vilket ger dem en ägarandel om 4,94 procent. Suzuki ska i sin tur köpa aktier i Toyota för motsvarande 4,4 miljarder kronor. Aktieaffären kan inte gå i lås förrän konkurrensmyndigheter utanför Japan har gett sina godkännanden.

Toyota har redan ett finger med i spelet hos många biltillverkare. Förutom att helt äga bland annat Lexus, Hino och Daihatsu har Toyota en 16,5-procentig ägarandel i Subaru Corporation (som äger biltillverkaren Subaru, hette tidigare Fuji Heavy Industries), i Isuzu Motors med 5,9 procent av aktierna och i Mazda Motor Corporation med 5 procent.

Mattias Rabe

ALLT OM BILAR

10. 10 bästa elbilarna just nu – laddade och klara

Av Jan-Erik Berggren, publicerad 10 jul 2018 15:38

Flera moderna elbilar klarar i dag närmare 50 mil med fulladdat batteri. Och priserna har börjat falla på flera modeller vilket gör elbilen konkurrenskraftig redan vid köpet. Så inför sensommarens stora jakt på den perfekta elbilen – här är de 10 bästa elbilsköpen i dag. Plus några bubblare som blir storsäljare i framtiden.



1. Jaguar I-Pace

Pris: från cirka 939 900 kronor

Kommentar: Ni som läste mitt test av Jaguars nya elbil förstår att den finns med på listan, trots den höga prislappen. Det här är den första bilen från en redan etablerad tillverkare som från grunden utvecklats för eldrift. Och jag är så imponerad av hela paketet och hur välbalanserad och smart den här elbilen är. Köregenskaperna matchar drivlinan och allt sitter dessutom i ett riktigt snyggt suvpaket. Fyrhjulsdriften och energiåtervinningen är två direkta anledningar att lägga de extra pengarna eller att välja Jaguar framför till exempel de lika dyra Tesla-modellerna. Räckvidden är drygt 45 mil enligt den nya tuffare körcykeln och batteripaketet är på 90 kWh. Jaguar har haft problem med att vissa I-Pace inte tar laddning men det verkar vara åtgärdat nu.



2. Hyundai Kona Electric

Pris: från cirka 359 900 kronor

Kommentar: Precis som Hyundai gjorde med sin Ioniq så har de breddat Kona-modellen med en renodlad elbil. Dessutom erbjuds två olika batteripaket, 39 respektive 64 kWh. Jag har test-kört den senare och en full testrapport finns på alltombilar.se. Elversionen av Kona har samma utrymmen som vanliga Kona vilket betyder ett relativt litet baksäte och ett bagageutrymme som är något mindre än på en mellanklasskombi. Även Hyundai arbetar med energiåtervinning, i fyra steg, och har lagt till en smart farthållare som väljer rätt återvinning beroende på situation. Räckvidden är 48 mil enligt den tuffare körcykeln WLTP. Under min testkörning på vägar norr om Oslo landade förbrukningen på 14 kWh per tio mil. Att Kona klarar det trots det mindre batteriet än till exempel Jaguar I-Pace beror förstås på att det är en mindre och lättare bil.



3. Volkswagen e-Golf

Pris: från cirka 428 900 kronor

Kommentar: Volkswagens fina elversion av storsäljaren Golf glöms ofta bort och kanske beror det på att när e-Golf presenterades var det med ett batteri på 24,2 kWh och en därmed måttligt lång räckvidd. I dag är batteriet på 35,8 kWh och räckvidden är enligt den snällare körcykeln NEDC cirka 30 mil. Det betyder drygt 20 mil enligt WLTP och det går därmed att jämföra energieffektivitet rakt av mot till exempel Hyundai Kona. Förutom drivlinan så är e-Golf precis som vilken annan Golf som helst och VW kan skryta med fina köregenskaper och en välisolerad kupé. VW har flera intressanta elbilar på gång och jag är nyfiken på om de med nästa generation elbilar också kan ta ett kliv vad gäller räckvidd per kWh batteri.



4. Nissan Leaf

Pris: från cirka 379 000 kronor

Kommentar: Det snackades mycket om att Leaf skulle konkurrera med Opel Ampera-e om titeln "elbilen för folket". Men det slutade med att Ampera-e aldrig ens importerades till Sverige och Europa och Nissan valde att plocka i ett 40 kWh-batteri i Leaf vid lanseringen. Det är fortfarande modellen med 40 kWh som är lättast att få tag på men i dag finns det också en version med ett batteri på 62 kWh – och därmed längre räckvidd. 40 kWh räcker till 38 mil enligt NEDC och alltså cirka 27 mil enligt WLTP. Det större batteriet ger Leaf en räckvidd på Nissan på 38,5 mil enligt WLTP-mätmetoden. Leaf briljerar med sitt körläge e-pedal där energiåtervinningen är så kraftig så att du inte behöver använda bromspedalen alls. Det är också relativt tyst i kupén och Leaf är en enkel och tillgänglig elbil med bra säkerhetsnivå. Nissan satsar också mycket på att placera Leaf i rätt miljö, det vill säga att bilägaren ska se bilen som en del av hela hemmets energiförsörjning.



5. Tesla Model X

Pris: från cirka 1 029 900 kronor

Kommentar: Det går att säga mycket om Model X med de konstiga dörrarna, den speciella designen och innerutrymmet. Men jag gillar ändå den här modellen. Trots att den nu har några år på nacken så finns det saker i en Model X som konkurrenterna fortfarande kämpar med. Under en period fanns Model X med ett mindre batteri men nu är det 95 kWh som gäller. Då får du en räckvidd på strax över 50 mil enligt WLTP-mätmetoden. Det finns också en Performance med något kortare räckvidd. Model X är en av få elbilar som går att få med dragkrok och relativt hög tillåten dragvikt. Jag tycker att Tesla vässade sin kvalitetsnivå till Model X från Model S och komforten är riktigt fin. När jag testade bilen i undanmanöverprovet imponerade den med fina egenskaper trots hög vikt och lång hjulbas.



6. Hyundai Ioniq Electric

Pris: från cirka 359 900 kronor

Kommentar: När Hyundai nu lanserar Kona electric har Ioniq electric snabbt döpts om till en elbil för storstaden. Det har förstås med räckvidden att göra. Batteriet är på måttliga 28 kWh och räckvidden är därmed 28 mil enligt NEDC och cirka 20 mil enligt WLTP. Ioniq är storleks- mässigt en mellanklassedan och alltså något för stor för storstadskunden och kanske passar modellen allra bäst som laddhybrid. Designen är inte speciellt spännande men behöver du en elbil för att pendla till jobbet med och inte orkar vänta på alla små elsuvar som kommer inom de närmsta 24 månaderna så är Ioniq ett bra alternativ. ja, och så är det förstås ett alternativ till alla som inte gillar designen på Nissan Leaf, för här är det mer rakt och traditionellt. Lite senare i höst kommer Ioniq med ett batteri på 38,3 kWh vilket ger en räckvidd på närmare 30 mil enligt WLTP-körcykeln.



7. Mercedes EQC

Pris: från cirka 789 900 kronor

Kommentar: Mercedes valde Sverige och Stockholm för sin världspremiär av nya elbilen EQC. Men trots det blev jag lite besviken. EQC såg lite mesig ut vid en första anblick och det verkade vara en GLC med elmotor och batteri. I somras fick jag tillfälle att provköra bilen i samband med politikerveckan i Almedalen. Och EQC imponerade. Visst är den fortfarande väldigt lik en GLC på utsidan men insidan har fått en lite lyxigare touch. Främsta anledningen till att köpa en EQC framför någon av konkurrenterna från Jaguar eller Audi är komforten. Mercedes har verkligen lyckats bygga en snygg och välisolerad elbil. Det är en njutning att glida fram i en EQC. Batteriet är på, i klassen, beskedliga 80 kWh och räckvidden "bara" cirka 40 mil. Ytterligare en fördel med EQC är att den klarar en dragvikt på 1,8 ton.



8. Audi E-tron

Pris: från cirka 885 000 kronor

Kommentar: Oj, så imponerad jag blev av Audi e-tron vid den korta men intensiva provkörningen i Namibia i slutet av förra året. Väldigt fina köregenskaper och en drivlina som kan anpassas till många olika förhållanden. Audi har kompletterat e-tron-familjen med en Sportback-version av e-tron. Batteriet är på 95 kWh men trots att batteriet är kraftigare än på till exempel Mercedes EQC så ligger räckvidden inte speciellt många mil över 40. I Teknikens Världs stora elbilstest – publicerad i nummer 7 tidgare i år – fick e-tron näst flest antal poäng och fler poäng än till exempel Jaguar I-Pace.



9. Kia E-Soul/E-Niro

Pris: från cirka 437 900 kronor (e-Soul)/444 900 kronor (e-Niro)

Kommentar: Drivlinan är densamma i Kias två elbilar, e-Soul och e-Niro. Båda levererar 204 hästkrafter och batteriet är på 64 kWh. E-Soul har en räckvidd på sdrygt 45 mil och den lite mindre e-Niro klarar cirka 48 mil. Även interiören känns igen mellan de två modellerna och även från övriga Kia-programmet. Enkelt, genomtänkt och logiskt. Det är så lätt att förstå och köra en bil från Kia och elbilarna är inget undantag. Ytterligare en fördel är att Kia kan leverera lite snabbare än sina konkurrenter. Och priset förstås. Kia e-Niro fick högst poäng av alla elbilar i Teknikens Världs genomgång i vintas och en stor anledning var det låga priset.



10. Tesla Model 3

Pris: från cirka 650 200 kr

Kommentar: Snacka om en efterlängtad bil. Med över 400 000 förhandsorder efter premiärvisningen skapade Tesla en ny trend med sin Model 3. Nu vill alla biltillverkare göra samma sak, det vill säga sälja bilar som inte ens börjat att byggas. I vintras började de svenska kunderna få sina bilar och jag tycker att Tesla Model 3 levde upp till hypen. Den mycket rena interiördesignen matchas med en snygg exteriör och flera kluriga finesser. Tesla har kompletterat Model 3-utbudet med ett par lite billigare varianter. Jag gillar ändå Long Range med två elmotorer där batteriet på 75 kWh ger en räckvidd på drygt 50 mil. Imponerande. På sensommaren har kollegerna på Teknikens Värld rapporterat om lacksläpp och till och med rost på några Model 3. Stämmer det att det är ett genomgående problem är det en stor chock och värdet kan komma att rasa på den här annars så fina elbilen.



11. Bubblare

Kommentar: Vi måste förstås berätta om allt som är på gång. Så gott som alla tillverkare står redo att lansera elbilar med en räckvidd på 40-50 mil under de kommande två åren. Redan i år kommer **Audi e-tron** och direkt efter årsskiftet ser vi **Mercedes EQ**. **Porsche** kommer med sin Mission E och **Kia** storsatsar på att ta drivlinan från Hyundai Kona till sin egen Niro. Sen ser vi förstås väldigt mycket fram emot **Volvos eldrivna XC40**, och vem kan glömma **Tesla Model 3**?



1917 Detroit Electric 1917



11. Provrapport: Vi kör uppdaterade Hyundai Ioniq Electric

Av Redaktionen, Publicerad 2019-08-29, 16:10

Vi har tagit oss ned på kontinenten för att provköra uppgraderade Hyundai Ioniq electric – nu med rejält större batteri.



Reporter Elias Medelberg är i Amsterdam och kör Hyundai Ioniq electric.

Hyundai Ioniq har blivit så gammal att det har blivit dags för ett ansiktslyft. Vår reporter Elias Medelberg har begett sig söderöver för att klämma och känna på den faceliftade koreanen.

Hej Elias! Var är du och hur har du det?

En bit utanför Amsterdam för tillfället. Vädret är precis sådär lagom fint. Soligt med lite moln och runt 25 grader.

Vad kan du säga om "nya" Ioniq electric?

En viktig nyhet är att den har ett klart större batteri. Från 28 kWh till 38.3 kWh. Det innebär en ordentlig ökning i räckvidd, 31,1 WLTP-mil. Den förra hade endast 28 mil i NEDC. Starkare har den blivit också – 136 hästar nu mot tidigare 120.

Går det att säga något om vad det svenska priset landar på?

Inga fastslagna svenska priser ännu. Men det kommer att bli en justering uppåt.

Finns det några andra nyheter som är värda att nämna?

Grillen och framlyktorna som nu är LED är största skillnaderna på utsidan. Invändigt finns en ny 10.25-tums skärm nu tillgänglig men en 7-tums är standard. Dessutom finns det nu en app som man kan koppla till bilen. Några fler grejer finns det, men det spar jag till provkörnings-texten i tidningen, eller på sajten för den som är premiummedlem.

Snålaste elbilarna enligt ägarna – Hyundai Ioniq omkörd

Begduell: Storsäljande Nissan Leaf mot förnuftiga Hyundai Ioniq Electric

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Peugeot 3008 nu laddbar i GT Hybrid4-utförande

Mattias Rabe 30 augusti 2019

Franska Peugeot lovade en laddhybridversion av nya 3008, och så blir det. Här är 3008 GT Hybrid4 med 300 hästkrafter, låga utsläpp och ”lång” räckvidd på el.



Nuvarande Peugeot 3008 har drygt ett par år på nacken. Den har ännu inte varit tillgänglig med Hybrid4-emblem på bakluckan, något som föregångaren fanns med. Då handlade det om en vanlig, icke laddbar hybrid där en elmotor kombinerades med en dieselmotor som tillsammans levererade 200 hästkrafter.

I höst tar Peugeot tillbaka Hybrid4-beteckningen till 3008. Denna gång rör det sig om en laddhybrid där en 1,6-liters Puretech-bensinmotor på 200 hästkrafter kombineras med två elmotorer – en framtill som ger 110 hästkrafter och en baktill som ger 112 hästkrafter. Sammanlagd maximal effekt är dock reducerad till 300 hästkrafter.

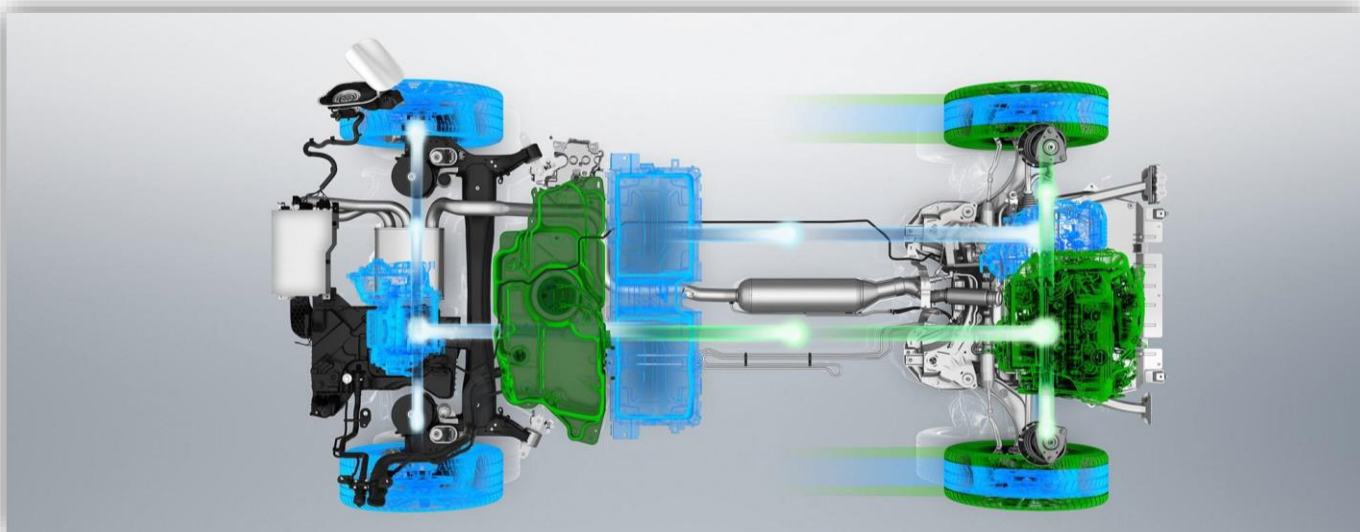
Till den elektriska delen av drivlinan hör ett batteripaket med en lagringskapacitet på 13,2 kilowattimmar. Enligt Peugeot räcker det till 5,9 mils körning utan att bensinmotorn aktiveras. Siffran är framtagen med nya WLTP-körcykeln.

Koldioxidutsläppen vid kombinerad körning uppges vara lägst på marknaden – 29 gram per kilometer. Det motsvarar en förbrukning på 0,13 liter per mil.

I och med att de två elmotorerna opererar på var sin hjulaxel (och bensinmotorn på en av dem, den främre) är 3008 GT Hybrid4 fyrhjulsdriven. Transmissionen utgörs av en automatisk e-EAT8-låda.

3008 Hybrid4, som endast finns i GT-utförande, är redan tillgänglig i Frankrike och kommer till övriga marknader i Europa i oktober. Senare, sannolikt under våren 2020, kommer en 3008 Hybrid med enbart framhjulsdrift. Modellversionen kommer att kombinera en 180-hästars bensinmotor med en elmotor på 110 hästkrafter. Även här används e-EAT8-automatlådan.







GALLERI
Peugeot 3008 GT Hybrid4 2020
6 bilder



13. Test: BMW 745e mot Mercedes S 560 e L – de lyxiga laddhybridernas duell

Av Heinrich Lingner, Publicerad 2019-08-30, 08:32

Sexcylindriga på bensin med batteri och stickkontakt: konceptet är likartat för 745e och S 560 e L. Vi testar dem för att ta reda på vilken av de båda deltidselbilarna som är den finaste lyxlimousinen.



Kanske allt redan skrivits om den stora BMW:ns ännu större njurar. Bara inte av alla. Det är möjligt att de utomeuropeiska kunderna gillar dem, men det vet vi inte. I vardagstrafiken ger de dock den uppiffade 7-serien ett aningen påträngande intryck som kanske inte faller de traditionsmedvetna BMW-kunderna i smaken. Då verkar vår Mercedes behagligt "Mercig" med sin majestätiska kylare med dess självsäkra stjärna ovanpå.

Men egentligen är vi här av en helt annan orsak, nämligen för att testa vilken av de tyska lyxlimousinerna som är den bästa laddhybriden. Motorval som signalerar att föraren är i takt med tiden.



Båda bilarna laddar med Typ 2-kontakt men Mercedes är snabbare med tvåfas.



Bagageutrymmet i 745e rymmer modesta 420 liter.

Båda limousinerna har fått en del modellöversyn. I BMW:s fall en lite mer omfångsrik sådan. Förutom jättenjurarna har laddhybrid-Sjuan en ny motor. I stället för föregångarens fyrcylindriga maskin är det nu en radsexa som spelar förbränningsrollen i hybriddrivlinan.

Mercedes har behållit sin treliters V6:a men har nu ett batteri med större kapacitet och en starkare elmotor: en bensin-V6:a på 367 hk och en elmotor på 90 kW ger en total systemeffekt på 476 hk.

BMW kontrar med en systemeffekt på 394 hk. Elmotorn bidrar med 83 kW och radsexan med maximalt 286 hk. Relativt lika ifråga om effekt men Mercedes har lite mer krut i tunnan.

Laddhybriden kan man bara få i S-klass Lång-version vilket gör den 13,5 centimeter längre än BMW – och 266 kg tyngre. Visserligen lär även 745e komma med längre axelavstånd men vid testtillfället fanns endast den "korta" versionen tillgänglig. I "L-utförande" hade den varit 14 centimeter längre och cirka 50.000 kronor dyrare – en fördel för BMW som är den tydligt billigare testbilen med ett grundpris på 1.057.800 kronor i Sverige.

Att Mercedes bygger de dyrare bilarna var bekant redan på 1970-talet då W116 konkurrerade med BMW E23. S-klass har alltid haft en mer statsmannamässig framtoning än den något sportigare BMW-Sjuan. Men skillnaden är mindre för de båda aktuella testbilarna av serie W222 respektive G11/12. Likväl väljer många potentater alternativet från Bayern – då med professionell chaufför.

Naturligtvis vill vi sätta oss bakom ratten och väl där finner vi ett gemensamt drag: båda är försedda med samma instrumentlandskap som sina respektive mindre märkesbröder. Instrument och rattar motsvarar till största delen det man finner i E-klass och i 5-serien.

I tidigare generationer var det lite annorlunda. Då kostade man på S-klass en egen ratt. Småsaker kan man tycka men i tider med utvecklade infotainmentsystem och komplexa rattreglage kan man kanske inte göra något annat.

Ibland är inte framsteg just framsteg.BMW:s centraldisplay, till exempel, är märkligt oöverskådlig och inte så väl utformad – inte bara för att varvräknaren går moturs. Viktiga instrument och funktioner är placerade ute vid skärmkanten. Möjligheten att konfigurera individuellt är starkt begränsad.

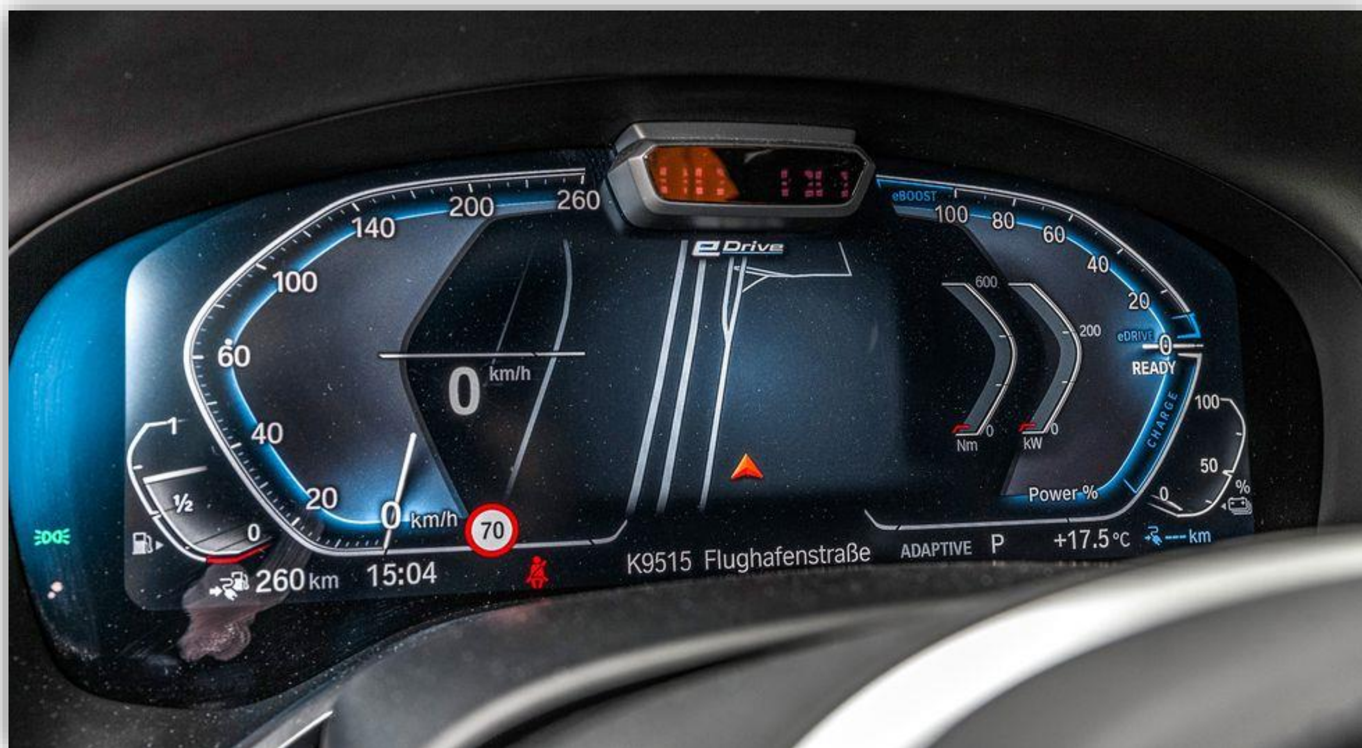
Då funkar det bättre i Mercedes. Där kan man anpassa instrumentdisplayen mer exakt efter förarens önskemål. Visserligen visar det sig än en gång att handhavandet inte är så enkelt och överskådligt. Användningen av de båda knapparna på rattekrarna är precis som förr ett fummel och fördelningen av funktioner mellan centraldisplayen och mittdisplayen är inte alltid klar och logisk.



Den kviltade läderklädseln kostar 20 000 men man kan endast få den med komfortstolar fram och bak för 22 200 kronor per rad = totalt 64 400 kronor.



Ändå förfogar S-klass fortfarande över tryck/vridreglaget på mittkonsolen som man kan sköta många funktioner med snabbt och säkert. Det var BMW som uppfann det och i det aktuella iDrivesystemet, kallat 7.0, är det fortfarande ett centralt människa-maskin-gränssnitt. Det har tillkommit nya funktioner och det bidrar inte alltid till enklare användning, geststyrningen är ett exempel på detta.



Nya 745e saknar en del av föregångarens klarhet och översiktliga instrumentering.



Vi vräker oss i läderklädda och klimatiserade förarstolar i de båda lyxåken och filosoferar över preferenser för komplexa drivlinor.

Bilarnas hybridsystem är något som förarna inte behöver bry sig om, om man inte absolut vill. Båda kandidaterna erbjuder möjligheten att välja mellan olika hybridlägen, som att med förhöjd förbränningsdrift ladda batterierna för att senare kunna köra helt elektriskt. Men man måste inte.

Batterierna är laddade till max och båda utlovar en elektrisk räckvidd på cirka 50 kilometer enligt WLTP. I verkliga livet och med vår testförbrukning blir det runt 40 kilometer, också acceptabelt. Alltså kan man företa många vardagsresor rent elektriskt.



I S 560 e L krymper bagageutrymmet till 395 liter.

Mercedesen låter sig laddas snabbare. På en och en halv timme är batteriet laddat till 100 procent med en laddbox på 11 kW och tack vare vattenkyld tvåfas ombordladdare. För BMW tar det längre tid, cirka tre och en halv timme.

Vi kör bilarna i normalläge, det vill säga i "Hybrid". Fabriksuppgifterna lovar fem sekunder från 0 till 100 km/h. Vid vårt test ligger de lika, men det tar 5,2 sekunder. Efter lite snålkörning trycker vi på lite hårdare. Då lever BMW:n upp. Bytet från fyra till sex cylindrar, liksom en ökning av systemeffekten med 68 hk (740e: 326 hk) ger ökade prestanda, men viktigare är att framfarten känns pampigare.



I den aktuella generationen S-klass skiljer sig förarplatsen knappast från den i prisvärda E-klass.



Aktiv-Multikontursitsarna kostar dryga 20 200 kronor.
Klimatsitsar: 8 400 kronor.

745e är även en näslängd före när det gäller rent elektrisk acceleration – då spurtar den till 50 km/h på 4,7 sekunder. Mercedes S 560 e L behöver nästan en sekund mer för samma prestation.

Annars är den totalt sett starkare S-klassen något snabbare, främst i områden över hastighets-begränsningarna på svensk motorväg. Men det är petitesser. I verkliga livet kan inte S 560 e L köra ifrån 745e, i synnerhet eftersom båda är elektroniskt begränsade till 250 km/h.

De flesta kunderna är däremot mer intresserade av drivlinans gångkultur. Några svagheter behöver de inte oroa sig för med tanke på den komplexa hybridtekniken – snarare tvärtom. Endast vid hög motorbelastning kan man märka att det är bensinmotorerna som står för lejonparten av framdrivningsenergin. Då brummar BMW:n något högre och låter en aning mer ansträngd än Mercedes V6:a. Förnämliga växlingar får man i båda fallen. Automatlådorna jobbar mestadels ryckfritt och mjukt.

Vi har nu kommit till frågan som servicekillen vid vår favoritmack alltid ställer i slutet av vår testkörning: Hur mycket drar de? Svaret är så invecklat och varierat som drivningsalternativen på de båda hybriderna. På vår testrunda, som vi lagt upp speciellt för laddhybrider, ligger BMW och Mercedes nära varandra. Runt två liter bensin och 22,2 kWh (Mercedes 19,5 kWh) elektrisk energi krävs för att de båda ska rulla 100 kilometer.





Även på andra sätt finns skillnader som knappast är relevanta praktiskt sett. Mercedes kan laddas något snabbare och köra vidare med sitt batteri innan V6:an måste gripa in. Det gör det ännu lite lättare för föraren att använda energiinnehållet i litiumjonbatteriet skonsamt.

Eco-Assistent-funktionen använder samlade data från förarassistanssystemen och navigationsinformationen för att hjälpa föraren att köra så sparsamt som möjligt genom tips i instrumenteringen och även genom återkoppling i gaspedalen. Motsvarande system hos BMW heter Hybrid Eco Pro och aktiveras genom dubbel tryckning på körlägesknappen.

Ingen av bilarna erbjuder någon målinriktad regeneration – det får man anförtro elektroniken. Efter testrundorna och tankningarna rådslår testförarna: Vilken skulle du välja? Den prisvärda BMW:n eller S-klass i den långa versionen? Förarens val är BMW 745e, men i Mercedes S 560 e L är det lättare att njuta av tillvaron.



TESTFAKTA

	BMW 745e	MERCEDES S 560 e L
MOTOR		
Typ/slagvolym, cm³	R6, turbo, 2 998	V6, turbo, 2 996
Effekt, hk vid r/min	286 vid 5 000	367 vid 5 500
Vridmoment, Nm vid r/min	450 vid 1 500	500 vid 1 800
Elmotor, hk/Nm	113/265	122/440
Systemeffekt/vrid, hk/Nm	394/600	476/700
Antal växlar, man/aut	–/8	–/9
Drivning	Bak	Bak
MÅTT		
Tjänstevikt/maxlast, kg	2 172/483	2 438/387
Längd/axelavstånd, mm	5 120/3 070	5 255/3 165
Bredd/höjd, mm	1 902/1 467	1 899/1 494
Tankstorlek, l/Batteri, kWh	46/12,0	70/13,5
Bagagevolym, l VDA	420	395
Innerbredd, f/b, mm	1 570/1 535	1 555/1 545
Innerhöjd, f/b, mm	1 030/940	1 000/950
Däckdimension, testbil	F: 245/45 R19 B: 245/45 R19	F: 245/45 R19 B: 275/40 R19
Däckfabrikat, testbil	Pirelli P Zero	Michelin Pilot Sport 3
PRESTANDA		
	AUTOMAT	AUTOMAT
0–80 km/h, sek	3,7	3,7
0–100 km/h, sek	5,2	5,2
0–130 km/h, sek	7,9	7,7
0–160 km/h, sek	11,5	11,2
0–200 km/h, sek	18,6	17,4
0–50 km/h på el, sek	4,7	5,6
0–400 m, sek	13,4	13,3
80–120 km/h, sek	3,2	3,1
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	250	250
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	34,3	36,0
BULLER I KUPEN		
80/100/130/160 km/h, dB(A)	63/65/67/70	63/64/66/70
FÖRBRUKNING		
	BENSIN 95	BENSIN 95
WLTP-norm/**test**, l/100 km	2,1/**6,9** +329 %	2,3/**7,3** +317 %
CO_2 norm/**test**, g/km	136/**154**	51/**162**
Räckvidd el/totalt, km	39/706	41/1 000
EKONOMI		
Grundpris	1 057 800:–	1 152 000:–

BETYG	BMW 745e	MERCEDES S 560 e L
IQ		
Ekonomi	1	2
Kvalitet & Garanti	2	1
Säkerhet	1	1
Miljö & Energi	2	1
PLACERING	**2**	**1**
TQ		
Komfort	2	1
Kupéutrymme	2	1
Bagageutrymme	1	2
Teknik	1	1
PLACERING	**2**	**1**
EQ		
Aktiv körning	1	2
Vardagskörning	2	1
Design	2	1
Vill ha	1	1
PLACERING	**2**	**1**
TOTALT		
PLACERING	**2**	**1**
BETYG	★★★★	★★★★½

Av Heinrich Lingner

Bearbetning: Torbjörn Lundgren /// Foto: Achim Hartmann



14. 6 populära modeller som snart ersätts – fyndchans för begagnatköparen

Av Erik Söderholm

Publicerad i dag, 07:02

Hösten är biltillverkarnas kanske intensivaste period med många intressanta nyheter på gång. Just nu skjuter biljättarna ur sig nya modeller och många av dem är antingen elbilar eller laddhybrider. Läs vår lista innan du beställer ny bil eller gör ett klipp genom att köpa den utgående modellen till lägre pris.



Audis utmanare i Golfklassen kommer snart i nytt utförande.

Audi A3

Audi ska lansera en ny generation av Golfklassaren A3, eftersom dagens modell kom redan 2012. Den var tidigt ute med laddhybridteknik i form av A3 e-tron, och det ska Audi upprepa även med nya A3.

För att kunna konkurrera med BMW 1-serie och Mercedes A-klass skryter Audi om att nya A3 blir "mest avancerad i klassen". Modellen får mildhybridteknik, uppdaterat infotainmentsystem och framför allt en ordentligt uppdaterad interiör med teknik som tidigare bara funnits i lyxbilsklassen.

Nya A3 bygger fortfarande på VW-koncernens MQB-plattform men den har uppdaterats ordentligt. Audi A3 ska börja säljas tidigt nästa år och laddhybriden kommer några månader senare. Det kommer förmodligen dyka upp erbjudanden och kampanjpriser för dagens modell, men inte för laddhybriden – den är slutsåld.



BMW:s laddhybrid finns i ny upplaga
och utbudet av begagnade exemplar av förra generationen borde öka.

BMW 3-serie

Den nya generationen av BMW:s storsäljare 3-serien har fått ny design, mycket ny teknik och laddhybriden 330e har fått betydligt längre räckvidd på el. Nu är också en kombiversion av laddhybriden på gång – förra modellen fanns bara som sedan.

Den utgående versionen har som sagt inte kunnat skryta med någon längre elräckvidd, men den är ändå trevlig att köra och framför allt riktigt snabb. Om du kan leva med utrymmet i sedankarossen är BMW 330e en kul laddhybrid som kan bli hyfsat billig att äga om du laddar så mycket du kan. Utbudet borde öka när tre år gamla leasingbilar nu är på väg ut på begagnatmarknaden.

Detsamma gäller även för 3-serien med bensin- eller dieselmotor – detta är fortfarande en riktigt bra bil med modern teknik.



Nissan Juke

Det var nog många som trodde att Nissans designcrossover Juke bara skulle bli en "one-hit-wonder". Men faktum är att det kommer en ny generation.

Nissan har bara släppt teaserbilder på en maskerad prototyp, men vi kan ändå se att modellen kommer se tuffare ut. För den som gillar utseendet på gamla Juke kan nykomlingens entré innebära lite lägre priser.

Nya Nissan Juke premiärvisas i början av september och börjar säljas senare i år. För första gången får den laddhybridteknik och mildhybridteknik för att sänka förbrukningen. Största förändringen jämfört med dagens modell är att den blir rymligare på insidan, men den ska också bjuda på mycket ny teknik.



Renault Zoe

Större batteri och längre räckvidd är de två största nyheterna på uppdaterade Renault Zoe, som dyker upp i höst. Batteripaketet på 52 kWh ska ge en räckvidd på 39 mil enligt WLTP-körcykeln. Elmotorn är också lite starkare än tidigare.

En annan viktig skillnad är att interiören fått sig en rejäl översyn med bättre materialval – det var efterlängtat. Men snabbare laddning än 50 kW finns inte.

Den utgående modellen är riktigt prisvärd för sin räckvidd, särskilt som begagnad, och ägarna verkar också älska sina bilar – i vår begagnatdatabas hyllas Zoe av ägarna. Se bara upp så du inte köper ett exemplar med leasingbatterier. Det ger lägre inköpspris, men du måste betala månadshyra för batterierna. Kom också ihåg att begagnade Zoe inte har någon modern autobromsteknik som minskar olycksrisken.



Volkswagen Golf

Det är en modell som blir viktigare rent pr-mässigt än alla andra för Volkswagen i höst, och det är... inte Golf! Istället är det Volkswagens kommande "folkelbil" ID 3.

Golf är däremot fortfarande en enormt viktig modell med 35 miljoner sålda exemplar hittills. Åttonde generationen ska visas upp officiellt i höst, och eftersom gamlingen fortfarande är en riktigt bra bil och utbudet är stort finns det läge att göra ett klipp, antingen på ett begagnat eller nytt exemplar av dagens generation.

Nya Golf får framför allt bättre utrymmen och högre tekniknivå än idag. Motorerna blir snålare och bilen får fler finesser som gör den lite mer självkörande (under vissa förhållanden) och uppkopplade tjänster. Designen tar dock inga jättesteg jämfört med dagens modell, även om Volkswagens designchef skryter om att nykomlingen blir "en blickfångare".



Volkswagen Passat

En annan storsäljare från Volkswagen som kommer i uppdaterat utförande är Passat, men här handlar det om ett mer försiktigt ansiktslyft. Laddhybriden GTE är populär både som ny och begagnad så där kan vi inte förvänta oss någon fyndchans, men på bensin- och dieselmodellerna kan priserna eventuellt sjunka eftersom utbudet av tidigare leasingbilar ökar.

...och de här nyheterna dyker också upp

Det finns ännu fler nya modeller som är på gång, men som inte har någon föregångare och därför inte direkt kommer innebära fyndchans på någon utgående modell.

• **Audi e-tron 50 Quattro:** Den nya instegsversionen med mindre batteri, långsammare laddning, kortare räckvidd, långsammare acceleration och lägre pris. Försäljningsstart sent i år eller tidigt nästa år.

• **DS nya elmodeller:** DS 3 Crossback E-Tense och DS 7 Crossback E-Tense släpps i oktober.

• **Hyundai Kona Hybrid:** Den lilla kompaktsuven som blivit populär som elbil kommer nu också som vanlig hybrid med bensinmotor. Premiär i november.

• **Kia Xceed:** Ska sälja mer på design än på utrymmen. Dyker upp senare i år.

• **Land Rover Defender:** Helt ny generation av terrängklassikern.

• **Mazda CX-30:** Coupésuven med snygg design blir Mazdas första. Premiär i september.

• **Mercedes GLB** är den nya "mini-G-klassen" med plats för sju.

• **Opel och Peugeots elbilar:** Opel Corsa-e och Peugeot e-208 är numera koncernsyskon och helt eldrivna. Premiär i november.

• **Peugeot 508 Plug-in Hybrid:** Peugeot har inte legat långt framme när det gäller laddbilar, men nu kommer tjänstebilsutmanaren 508 med laddteknik. Premiär i december.

• **Porsche Taycan:** Äntligen premiärdags för hajpade elbilen.

• **Skoda Superb laddhybrid:** Även den här tjänstebilsfavoriten kommer nu med laddhybridteknik.

• **Skoda Kamiq:** Skoda utökar suv-utbudet.

• **Volkswagen ID 3:** Nya folkelbilen som många ser fram emot.

• **Volvos elbil:** Första visningen sent i år. Baseras förmodligen på kompaktsuven XC40.



Begagnatguide: 3 intressanta bilmodeller som ersatts – fyndchans!



15. Nu kommer självkörande taxis till Shanghai

Av Wille Wilhelmsson

2019-08-30 kl 14:40

Ny tjänst från Uber-konkurrenten Didi Chuxing



Den kinesiska Uber-konkurrenten Didi Chuxing storsatsar på sin hemmamarknad Kina. Nu drar företaget igång en variant av sin tjänst där kunderna kommer att transporteras av självkörande bilar rapporterar nyhetsbyrån Reuters.

Initialt kommer Didi Chuxing att kunna beställa och bli transporterade i Jiading-distriktet i Shanghai. Det ska handla om över 30 olika bilmodeller som Didi Chuxing har försett med självkörande kapacitet som når upp till nivå fyra på den femgradiga skalan som anger hur autonom en bil anses vara. Det kommer dock alltid att finnas en säkerhetschaufför med i bilen vilken kan ta kontrollen över fordonet om det skulle behövas. Då det hela än så länge verkar vara en slags testverksamhet så kommer resorna med Didi Chuxings självkörande bilar att vara gratis.

Didi Chuxing planerar att lanseras taxitjänster med självkörande bilar i Shanghai, Beijing och Shenzhen i år och under nästa år. År 2021 planerar man även att lansera tjänsten utanför Kina men vilka marknader man siktar på då finns det än så länge inga uppgifter om.

reuters.com +

GRANTURISMO

16. Ferrari 360

Gran Turismo Magazine nr.7 2011

Maranellos första bil för 2000-talet var en revolution för märket. Idag är 360 Modena Ferraris mest prisvärda modell.



Svaret på den evigt aktuella frågan om vilken Ferrarimodell som är mest köpvärd idag är med all sannolikhet 360 Modena. Och detta inte bara för att den nu har fallit igenom halvmiljonersstrecket, och att det finns många hundra objekt att välja på i Europa (varav ett 50-tal i Sverige). Det är också Ferraris första moderna bil för 2000-talet, vilket medför en rad fördelar, inte minst ur kostnadssynpunkt jämfört med 1900-talets Ferraribilar.



360 Modena var "Ferraris första" i en rad viktiga hänseenden – alla inte helt lättsmälta för fansen. 360:an var den första Ferrari-bil som designades i vindtunnel i första hand, och som bara fick finslipas av artisterna från Pininfarina. Till skillnad från föregångaren 355, en 348 som hade fått en handpåläggning i vindtunnel, ritades bilen från början för att ge rejält med marktryck i hög fart. Dessutom försågs karossen med jättelika insläpp för luft både till kylning och andning, som i mångas ögon såg smått groteska ut. Men de svårflörtade fundamentalisterna kapitulerade

snart inför bilens egenskaper, och de stora tvådelade kylarhålen i nosen kom att bilda skola för en hel generations prestandajärn framöver, inklusive efterföljarna 430 och 458.



Med 360 Modena tog också Ferrari det definitiva klivet in i lättmetallåldern, med en space frame-struktur i aluminium klädd med karossdelar i samma material. Konstruktionen togs fram i samarbete med Alcoa i USA, samma aluminiumspecialister som var pionjärer med denna teknik hos Audi under 90-talet. Inte för att bilen blev lättare än 355:an, snarare faktiskt några kilo tyngre, men å andra sidan växte nu Ferraris minsting med dryga två decimeter i längd och proppades full med utrustning för både komfort och säkerhet. De större måtten kom innerutrymmena till godo och kupén i 360 Moderna är betydligt luftigare och bekvämare än i föregångarna 348/355. Tack vare att hjulupphängningarna nu också gjordes i aluminium förbättrades känsligheten och fjädringskomforten ordentligt, och med ett adaptivt system som kan triggas för sportig körning behöver ingen raceputte sakna den kontakten med underlaget.

360 Modena var även ett rejält första kliv in i den avancerade elektronikens övervakningsvärld, med justerbart antisladdsystem och en vidareutvecklad automatiserad låda (givetvis mekanisk, utan momentomvandlare) som också anpassade sitt humör i takt med dämpning, gasspjäll och antisladdsystem. Allt det där är ju vardagsmat numera även på relativt prisbilliga prestandabilar, men för tolv år sedan doftade det exotism.

Men den så kallade F1-lådan var fortfarande tillval och på de första årsmodellerna dominerar den vanliga manuella lådan stort i dagens utbud. Vilket inte är till nackdel, snarare tvärtom. Även om den mekaniska automatlådefunktionen hade kommit en bit från den första generationen i 355, var den fortfarande långt ifrån perfekt och inte i närheten av en dubbelkopplingslåda funktionsmässigt. Dessutom tillför den en del komplexitet som fördyrar servicen.

Just servicekostnaderna har skrämt många Ferrarispekulanter på flykten genom åren, en tumregel brukade vara att man får räkna med en femtiolapp per mil för att hålla bilen rullande om man samtidigt ville hålla den i skick och serviceboken ifylld.

360 Modena innebar ett stort steg framåt när det gäller driftskostnaderna. Medan man tidigare behövde lyfta ur motorn för en del rutinåtgärder (som kamremsbyte), fanns nu gott om plats i motorrummet för service.



360 Challenge Stradale

En stark rekommendation är fortfarande att kolla om kamremmarna är bytta (ska göras minst var 5 000:e mil) eftersom det ingreppet kostar minst 20 000 kronor, annars kommer man undan med en tia per mil på en 360 Modena, vilket är en bra bit under vad försäkringspremien lär hamna på om man bor lite ofördelaktigt till i landet. Många bilar som är till salu har rullat ganska långt, vilket också är en god indikation på den mekaniska kvaliteten. Om man använder en 360 på rätt sätt har den många mil att ge, trots att den femventilade motorn varvar nästan 9 000, och har en rätt extrem trimningsgrad på mer än 110 hästar per liter.

Tidiga exemplar av 360 Modena säljs nu i Europa och USA för i storleksordningen 400.000 – 500.000 kronor, och går man in i ett ägande på den nivån talar allt för att värdeminskningen blir ganska beskedlig framöver – den stora smällen har de första ägarna redan tagit. (Bilen kostade drygt 1,1 miljoner när den introducerades 1999.) Med tanke på att det fram till 2005, då 430 kom, byggdes 8 800 coupéer lär det knappast bli någon prishausse framöver för 360 Modena, ens om många år. Den öppna Spidern, som kom två år senare, byggdes i nästan lika stort antal vilket gjorde att 360 med en jättemarginal kom att bli Ferraris mest sålda modell genom tiderna.

2003 påbörjades byggnationen av en begränsad serie med namnet Challenge Stradale, en coupé som var trimmad och anpassad för bankörning – dels trackdays och även de enmärkes-mästarskap som kördes på flera marknader.

Bilen var genomgripande förändrad för uppgiften; bygget vägde 110 kilo mindre, motorn gav 25 hästar mer (totalt 425), chassit var tuffare satt, F1-lådans växlingar gick snabbare och brom-sarna hade skivor i kolfiber. Ville man kunde man få störtbur, sidorutor i plast med skjutluckor och alla attribut som behövs för att göra den godkänd för racing.

Challenge Stradale byggdes bara i 378 exemplar, vilket gör modellen till den överlägset mest intressanta versionen för samlaren. Prisbilden speglar också i viss mån detta förhållande, men faktum är att även Stradalen har halkat ner en del i pris på sistone och idag kan man hitta fina exemplar för väl under miljonen (nypriset var 1,6 MSEK).

För den som vill ha en bil att använda, kanske till och med dagligen, är dock en vanlig 360 Modena den absoluta rekommendationen. Ett grundtips är att ha lite reserver kvar för under-håll, och om man är oroligt lagd kanske överväga att satsa på en Spider som nästan alltid har fått leva ett lugnare liv än de mer högfartsdugliga Coupéerna.

Robert Petersson

Klassiker

17. Grattis Austin A40 Dorset!

Publicerad 6 september

Lillian och Lilly har namnsdag denna dag men i Klassikerkalendern finns ytterligare en notering, nämligen Dorset.



Counties kallas alla de modeller från Austin som på 1940- och 50-talen namngavs efter engelska grevskap. De två första var Devon och Dorset, båda med prefixet A40.

De presenterades samtidigt i oktober 1947 och var i allt väsentligt identiska utom att Devon hade fyra dörrar och Dorset bara två. Under huven på båda satt en nykonstruerad fyrcylindrig toppventilmotor på 1,2 liter och den för tiden moderna karossen var byggd på ram.

Dorset som var främst avsedd för export tillverkades bara till januari 1949 medan Devon kämpade på till slutet av 1951 då den blev avlöst av den bulliga A40 Somerset.



Från början var det tänkt att Dorset skulle vara smalare än Devon, ha en enlitersmotor och heta A30 men när produktionen kom ihåg var det bara antalet dörrar som skilde.

Feber

18. Bilen Porsche ska tävla med i Formel E

Av Bobby Green 2019-08-29 kl 14:00

Det här är 99X Electric



Porsche ska också vara med och tävla i eldrivna Formel E-mästerskapen och man kommer att göra det med bilen vi ser här - 99X Electric. Förutom tävlandet kommer den här även att fungera som en utvecklingsplattform för framtida eldrivna produktionsbilar.

Drivlinan i bilen kan ge upp till 340 hästar men är begränsad till 272 i Race Mode. Väljer man Attack Mode levererar den istället 320 hästar. Utan restriktioner ska 99X ta sig från stillastående till 100 km/h på bara 2,8 sekunder och kunna toppa 280 km/h.

Köra kommer racerförarna Neel Jani och André Lotterer att göra.



Feber

19. Nästa säsong av Formel 1 får antagligen 22 tävlingar

Av Wille Wilhelmsson 2019-08-30 kl 14:00

Preliminärt tävlingsschema publicerat



Formel 1-Ferraris

Formel 1 har släppt ett preliminärt tävlingsschema för 2020 och står det fast så kommer det att köras 22 stycken grand prix i F1 i år. Under årets säsong så kördes det 21 stycken race vilket innebär att det blir ytterligare en tävling nästa säsong.

Till nästa år så det ut som om Germany Grand Prix utgår medan man har lagt till Vietnamn Grand Prix och Dutch Grand Prix. Den nederländska versionen har körts tidigare, senast var 1985, medan Vietnams GP är helt nytt. F1 vd Chase Carey säger i ett uttalande:

”MASKINÖVERSATT”

"Det är betydelsefullt för vår idrott och bekräftar vår långsiktiga strategi. Eftersom vi blev inblandade i denna sport i 2017, har vi talat om att utveckla nya destinations städer att bredda överklagandet av formel 1 och samtidigt befästa vår närvaro i Europa, den traditionella hem av sporten.

Säsongen med ett rekord 22 Grands Prix har fått enhälligt stöd från FIA och alla lag och tydligt visar det förtroende som finns i framtiden för vår idrott. "

Ni hittar hela det preliminära tävlingsschemat för Formel 1 2020 i faktatrutan nedan. 4 oktober kommer det att beslutas om det preliminära schemat kommer att gälla eller om det kommer att behövas justeras.

Från 1973 och fem år framåt kördes Sweden Grand Prix i Anderstorp men huruvida F1 har några planer på att återuppliva den tävlingen i framtiden finns det inga uppgifter om.

Preliminärt tävlingsschema för Formel 1 2020:

March 15 Australia Melbourne

March 22 Bahrain Sakhir

April 5 Vietnam Hanoi

April 19 China Shanghai

May 3 Netherlands Zandvoort

May 10 Spain Barcelona

May 24 Monaco Monaco

June 7 Azerbaijan Baku

June 14 Canada Montreal

June 28 France Paul Ricard

July 5 Austria Red Bull Ring

July 19 Great Britain Silverstone

August 2 Hungary Hungaroring

August 30 Belgium Spa

September 6 Italy Monza

September 20 Singapore Singapore

September 27 Russia Sochi

October 11 Japan Suzuka

October 25 United States Austin

November 1 Mexico Mexico City

November 15 Brazil Interlagos

November 29 Abu Dhabi Abu Dhabi



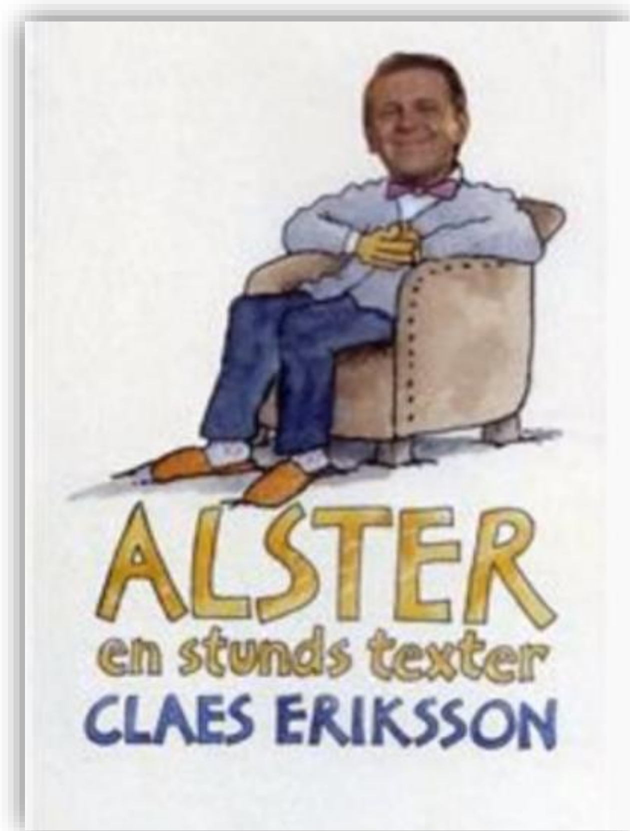
20. Fredagsfilmen: Trafikmagasinet om Skoda, en 80-årig historia



FILM: https://youtu.be/FzSddOphGz8
https://youtu.be/pk0tG-xwQeE



21. Fredagshumorn: Claes Eriksson - Bilens Historia



***FILM*: https://youtu.be/KnvAYW9b9Jg**

SLUT